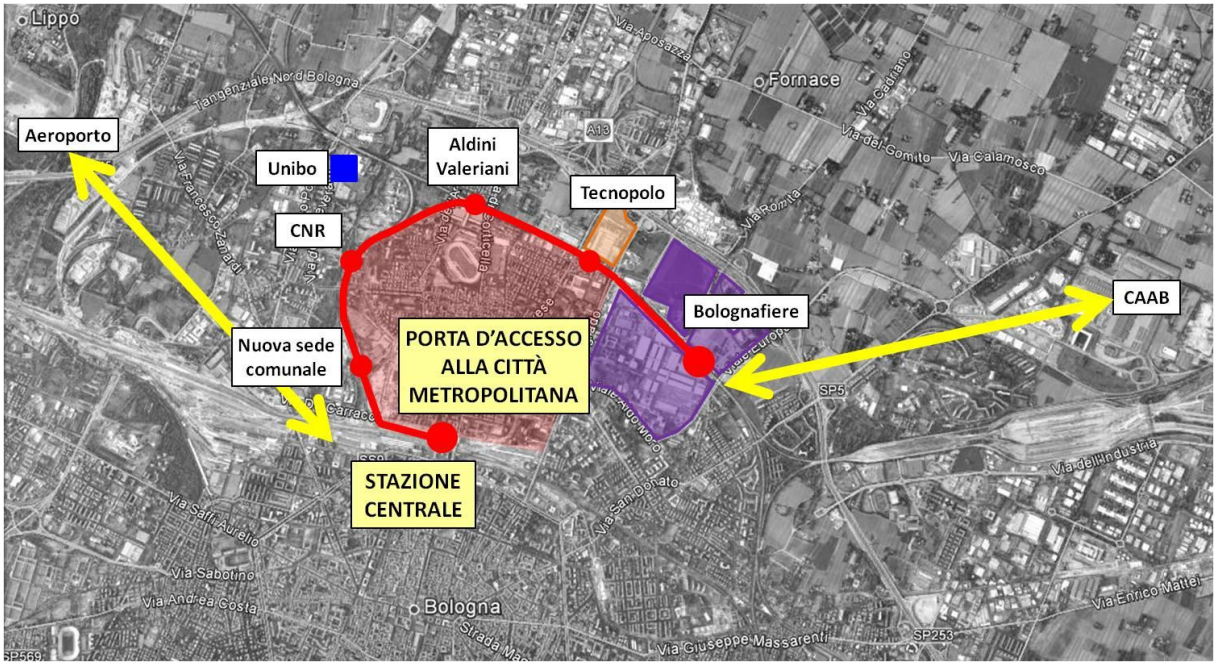
bologna
piano strategico
metropolitano

IL BINARIO DELL'INNOVAZIONE



4.1 LA LINEA 6 DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO: STAZIONE CENTRALE - FIERA

4.2 NUOVA AEROSTAZIONE DI BOLOGNA

4.3 TECNOPOLO

4.4 PROGETTO DI INNOVAZIONE DEL QUARTIERE FIERISTICO

4.5 LA PORTA D'ACCESSO ALLA CITTÀ METROPOLITANA: LA STAZIONE CENTRALE DI BOLOGNA (Coordinamento dei progetti)

19.06.2013

INTRODUZIONE AL PROGETTO

La porta di accesso principale a Bologna città metropolitana è la stazione ferroviaria centrale. Collocata su un'area di 180.000 mq localizzata al margine nord del centro storico del capoluogo, la stazione ferroviaria di Bologna sarà il centro nevralgico di una rete di trasporti internazionale, interessata da un movimento giornaliero di oltre 800 treni e di circa 180mila passeggeri. Al suo interno confluiranno le nuove linee Alta Velocità, e le linee "tradizionali" a supporto del nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano e di quello Regionale, nonché il people mover per il collegamento con l'Aeroporto Marconi.

Il rinnovato ruolo della stazione centrale è la chiave di volta per il rilancio metropolitano, nazionale e internazionale dell'immagine di Bologna; la nuova stazione è per la città metropolitana l'occasione per avviare una rinnovata strategia di sviluppo urbano, mirata alla riqualificazione di quegli spazi deputati a ospitare le relazioni internazionali della città e alla loro connessione tramite nuove infrastrutture di trasporto pubblico.

La centralità urbana della stazione è determinata dalla sua localizzazione a cavallo tra il centro storico (con la via dell'Indipendenza che la connette al sistema centrale delle piazze e con la vicinanza ai distretti culturali universitario e della Manifattura delle Arti) e la Bolognina, una parte di città in profondo mutamento dal punto di vista sociale, economico, strutturale. Dove c'era il vecchio mercato Ortofrutticolo ora ci sono la sede del Comune, nuovi uffici e negozi e si stanno costruendo nuove abitazioni, la Manifattura Tabacchi ospiterà il Polo tecnologico, attorno alla Fiera ci sono nuovi uffici e abitazioni, le officine Minganti sono ora un centro commerciale. Nella Bolognina Est cambieranno le aree dove c'erano in passato tre stabilimenti industriali e una caserma, ora chiusi (Casaralta, Sasib, Cevolani e Caserma Sani). Si costruiranno edifici per uffici, negozi, magazzini, abitazioni, spazi culturali e ricreativi e si realizzeranno parchi, piste ciclabili e pedonali, strade, parcheggi. Attorno alla nuova stazione si sta quindi realizzando una nuova città che nasce su se stessa, attribuendo nuovi usi e nuovi significati ai materiali di cui è composta.

Caratteristiche di strategicità del progetto

L'elemento di strategicità più rilevante consiste nella realizzazione di un hub di accesso e di distribuzione alla città metropolitana che ridisegni il ruolo della prima e più importante porta di accesso della città metropolitana e che le assegni finalmente un appropriato rango internazionale.

La strategicità di questo progetto, nell'ottica dell'attrattività di Bologna, deve essere considerata nel rafforzamento del fattore strategico "Territorio" individuato dalla Visione strategica del PSM. Mobilità e Qualità urbana sono le leve per il cambiamento necessarie per agire sugli obiettivi di riqualificazione e rigenerazione urbana propri di questo progetto.

SEZIONE A: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

1. Descrizione

a. obiettivi dell'intervento (indicare gli obiettivi generali)

Il progetto consiste nel coordinamento dell'attuazione dei diversi interventi di trasformazione infrastrutturale e urbana in atto nella Stazione centrale e nelle aree a essa maggiormente connesse, nella comunicazione dei progetti, nel monitoraggio degli effetti che gli interventi via via completati genereranno sulla città.

Il progetto di completamento e ristrutturazione della stazione è stato costruito con le scelte compiute negli ultimi vent'anni ed è in corso di realizzazione, ma richiede comunque un forte impegno di tutti i soggetti perché si completi in tempi e modi opportuni. La realizzazione di questo progetto è diretta al raggiungimento dell'obiettivo generale di fornire l'area metropolitana bolognese di un adeguato hub di accesso e distribuzione, ben collegato alla porta aeroportuale e alle altre funzioni di richiamo dell'area metropolitana centrale (funzioni culturali, formative, ospedaliere, amministrative, fieristiche...), inserito in un ambiente urbano di alta qualità architettonica e funzionale.

Il progetto di completamento e ristrutturazione della stazione, per raggiungere l'obiettivo generale sopra enunciato, deve soprattutto rendere efficace la funzione della piattaforma di interscambio del nodo, con particolare riguardo all'accoglienza dell'utenza. Percorsi razionali e rapidi, efficacia comunicativa, segnaletica essenziale e sobria debbono coinvolgere l'utente in uno interscambio con tempi minimi e massima soddisfazione. Questi requisiti sono la base, prima del modello architettonico, per rendere attrattivo il principale polo d'accesso alla città metropolitana, e con esso il trasporto pubblico.

È soprattutto interesse della città metropolitana fare del principale polo di interscambio del proprio territorio (e della Regione) la sua più qualificata porta di accesso.

b. fasi di lavoro

Le fasi di lavoro di questo progetto devono essere costruite attorno ai tempi previsti per le tre tappe che porteranno alla realizzazione del complesso integrato di stazione:

- Il completamento del passante Alta Velocità e della stazione sotterranea (da dicembre 2012 i treni veloci che non effettuano la fermata utilizzano già i binari sotterranei della nuova stazione AV; da giugno 2013 sarà attivata anche la fermata dei treni veloci nella nuova

stazione AV sotterranea; da dicembre 2013 sarà infine fruibile anche il piano *Kiss&ride* della nuova stazione AV accessibile da via Svampa; successivamente saranno quindi ripristinati binari di superficie dall'11 al 15 destinati al traffico ferroviario regionale e metropolitano)

- Il completamento dei lavori di riqualificazione funzionale del complesso immobiliare (opere interne) della stazione storica di Bologna Centrale(entro il 2013)
- La realizzazione del complesso integrato di Stazione, comprensiva della realizzazione delle infrastrutture complementari alla Stazione stessa (opere esterne) che comprendono:
  - La realizzazione del sottopasso pedonale di collegamento fra la stazione ferroviaria e piazza XX Settembre;
  - La realizzazione del riassetto funzionale di viale Pietramellara che prevede l'interramento della semicarreggiata nord e la riorganizzazione della carreggiata in superficie;
  - La ridefinizione del layout di piazzale Medaglie d'oro e del suo assetto circolatorio;
  - La realizzazione del parcheggio interrato a un piano sottostante piazza Medaglie d'Oro).

Si ipotizza che entro il 2013 vengano effettuate almeno le attività propedeutiche alla realizzazione di tali opere (ad es. sondaggi archeologici), e che venga completata la progettazione esecutiva.

A queste tre tappe, in particolare quelle di cui al primo punto, è connesso anche il pieno sviluppo delle linee del Servizio Ferroviario Metropolitano che transitano per la stazione di Bologna Centrale.

Gli altri interventi che contribuiranno al rilancio della "porta" di Bologna sono:

- Il completamento comparto Mercato Navile e delle infrastrutture ad esso connesse;
- La realizzazione di altri progetti di riqualificazione delle aree EX Casaralta, Ex sasib, Caserma Sani e delle opere di infrastrutturazione e delle dotazioni territoriali ad esse connessi.

c. metodologia e strumenti

Per la realizzazione di questo progetto è necessaria la costituzione di una "cabina di regia" che veda la partecipazione sia degli enti locali che dei diversi soggetti che, per conto del gruppo Ferrovie dello Stato, lavorano al completamento del complesso di stazione. Oltre a questi soggetti la cabina dovrebbe vedere la partecipazione di altri che siano direttamente interessati alla realizzazione del progetto: agenzie ed aziende per il trasporto locale, il gestore dell'autostazione, I cittadini e gli operatori economici delle zone direttamente interessate dalle trasformazioni.

La cabina di regia dovrebbe realizzare al suo interno il ruolo di coordinamento dell'attuazione dei diversi interventi di trasformazione infrastrutturale e urbana in atto nella Stazione centrale e nelle aree ad essa maggiormanete connese, e fornire gli elementi per una corretta

comunicazione dei progetti, nonchè contribuire alla organizzazione di un sistema di monitoraggio degli effetti che gli interventi via via completati genereranno sulla città.

d. risultati attesi (indicare cambiamenti osservabili e misurabili)

Il completamento del complesso di stazione dovrebbe avere effetti significativi:

- Sull'aumento del numero di passeggeri che transitano per la stazione centrale;
- Sull'aumento dei visitatori di Bologna (anche in relazione con il progetto Bologn acity branding);
- Contemporaneamente il completamento degli interventi di riqualificazione della Bolognina realizzeranno una nuovsa parte di città ad alta accessibilità, con nuove e rinnovate abitazioni, servizi e luoghi di lavoro.

e. ambito territoriale di impatto del progetto/localizzazione

L'intervento avrà un impatto diretto sulla stazione e le aree a essa limitrofe (centro storico e Bolognina), ma indirettamente anche su tutta la città e la sua area metropolitana, ma non di meno a livello nazionale e internazionale.

2. Attori/Enti coinvolti e/o da coinvolgere

Denominazione ente/ associazione /organizzazione	Contributo al progetto	Già coinvolto nel progetto
Comune di Bologna	Coordinamento della "cabina di regia"	Sì
Provincia di Bologna	Partecipazione alla "cabina di regia"	Sì
Comitati e gruppi di cittadini	proposte per il miglioramento della qualità urbana degli ambiti interessati ai progetti	Sì
SFM 2012 – Ultima Chiamata		Sì
Regione Emilia-Romagna	Partecipazione alla "cabina di regia"	No

Denominazione ente/ associazione /organizzazione	Contributo al progetto	Già coinvolto nel progetto
Gruppo Ferrovie dello Stato	Partecipazione alla "cabina di regia"	No
SRM	Sviluppo di servizi connessi	No
Tper	Sviluppo di servizi connessi	No
Autostazione	Sviluppo di servizi connessi	No
Associazioni di commercianti e albergatori	Proposte per la valorizzazione commerciale degli ambiti interessati ai progetti	No

3. Grado di maturità attuativa/istituzionale

É già in atto una prima sperimentazione (progetto pilota)?	No
É già presente uno studio di fattibilità operativa?	No
Se no, si può promuovere subito uno studio di fattibilità operativa?	Sì
Esiste l'esigenza di creare condizioni di contesto preliminari favorevoli? **Quali?** Attivazione di rapporti singoli e congiunti tra tutti gli attori interessati.	Sì

4. Stima tempi di realizzazione (cronoprogramma)

La cabina di regia dovrebbe essere costituita il prima possibile, e continuerà a seguire i lavori da qui almeno fino al 2016, anno nel quale si compiranno alcune delle più importanti opere avviate in questa fase; si deciderà poi, di qui ad allora, quali saranno le opere e gli interventi che continueranno a essere realizzati e quindi la opportunità/utilità di mantenere operativa la "cabina di regia".

SEZIONE B: ELEMENTI DI SPECIFICITÁ DEL PROGETTO

1. Se esiste, descrizione del progetto pilota

Il progetto di intervento sulla Stazione è già in corso e il progetto PSM consiste nella istituzione di un soggetto dedicato al coordinamento degli interventi nell'area con quelli nelle aree circostanti: non si ritiene utile applicare qui il concetto di "progetto pilota".

2. Fattori critici di successo (FCS)

Descrizione dei FCS negativi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono compromettere il successo del progetto; probabilità che insorgano); contromisure previste:

I fattori negativi sono legati alla disponibilità o indisponibilità di tutti I soggetti potenzialmente interessati al coordinamento; le contromisure da definire sono quelle di una corretta informazione di tutti I soggetti e dell'impegno, in particolare, del Sindaco di Bologna a richiedere e ottenere da tutti I soggetti l'impegno necessario per questo lavoro.

Descrizione dei FCS positivi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono favorire il successo del progetto; probabilità che insorgano); misure previste:

I fattori positivi sono ugualmente legati alla partecipazione attiva dei soggetti che dovrebbero essere coinvolti nella cabina di regia: una piena adesione di tutti al progetto comporterebbe la soluzione di molti problemi pratici nella complessa gestione dei cantieri e dei grandi problemi legati all'attivazione di una attrezzatura di questa rilevanza nel corpo della città. Ancora, l'impegno del Sindaco di Bologna a richiedere e ottenere da tutti I soggetti l'impegno necessario per questo lavoro è la misura più urgente da assumere.

3. Stima soggetti interessati (se applicabile)

Breve descrizione dei soggetti interessati	Diretta/indiretta	Stima numerica
Comune, Provincia e Regione	diretta	3
Società del gruppo FS (Grandi Stazioni, RFI, Italfer, Metropark, Sistemi Urbani)	diretta	5
Aziende e società di gestione di sistemi e servizi connessi alla stazione	diretta	4-5
Comitati e associazioni di cittadini e operatori delle zone interessate al progetto	indiretta	10

SEZIONE C: QUADRO ECONOMICO/SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

1.a Stima costi di realizzazione progetto

I costi del progetto sono legati principalmente all'impegno di risorse di personale dipendente dai soggetti che partecipano alla "cabina". Con il procedere del lavoro si capirà se il tipo di elaborazioni e valutazioni necessarie possono essere svolte all'interno delle strutture interessate oppure se sia necessario coinvolgere più adeguate risorse professionali.

1.b Stima risorse umane necessarie per la realizzazione progetto

Le risorse umane necessarie per la realizzazione del progetto sono quelle messe a disposizione da ogni soggetto partecipante per la partecipazione alla "cabina di regia" e per il lavoro da svolgere all'interno della propria organizzazione. Si può stimare che nel progetto ogni soggetto coinvolto debba impiegare risorse dotate di buona professionalità tecnica, immaginando un impiego di tempo parziale di qualche unità (5/10 per ogni soggetto).

2. Costi "a regime" del progetto attuato (se applicabile)

i. **L'intervento prevede risparmi di gestione su altre linee di servizio e funzioni?** No

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a risparmi di gestione e in che misura

Ente	Servizio o funzione	Stima dei risparmi annui

ii. **L'intervento prevede nuovi o maggiori costi di gestione di servizio e funzione?** No

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a nuovi o maggiori costi di gestione e in che misura

Ente	Nuovo servizio (SI/NO)	Servizio o funzione	Stima dei nuovi o maggiori costi annui di gestione

3. Possibili Fonti finanziarie per la realizzazione del progetto (non applicabile ai progetti di sola regolazione o amministrazione)

Ente / soggetto pubblico	Asse e/o normativa di riferimento e/o riferimenti fondo	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Ente / organizzazione / associazione privata	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Finanziamento attraverso tariffe a carico dell'utenza finale	% sul costo totale

SEZIONE D: PROGETTI CONNESSI

1. Integrazione con altri progetti del medesimo o di altro Gruppo di lavoro (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento
La linea 6 del Servizio Ferroviario Metropolitano: Stazione Centrale - Fiera	La realizzazione di questa infrastruttura non può essere attivata senza che si realizzino condizioni di compatibilità e sinergie con i lavori sulla stazione, per cui l'implementazione dei due progetti è strettamente collegata
Nuova Aerostazione di Bologna	Nei progetti di sviluppo dell'Aeroporto Marconi la connessione con la stazione non può non essere considerata come un fattore strategico
Tecnopolo	Nei progetti di sviluppo del Tecnopolo e della Fiera si considera di grande rilevanza la realizzazione di un collegamento più efficiente con la stazione, per cui l'implementazione dei progetti è strettamente collegata
Progetto di innovazione del quartiere fieristico	
Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese (completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)	Il trasporto pubblico ha una relazione molto significativa con la stazione ferroviaria, che costituisce un punto decisivo nello scambio modale per l'accesso alla città
Usi temporanei e rivitalizzazione urbana	La zona della Bolognina è interessata dalla presenza di molte aree dismesse, alcune delle quali di proprietà ferroviaria: la Bolognina quindi si presta a essere un luogo privilegiato di applicazione degli esiti di questo progetto
Protocollo sulla qualità dello spazio pubblico	La riqualificazione, la cura e la gestione degli spazi pubblici nella Bolognina potrebbero rappresentare uno degli interventi da cui patire per aumentare la qualità dello spazio pubblico del territorio metropolitano
Bologna City Branding	La stazione di Bologna Centrale è il primo biglietto da visita della città, ed è uno dei "touchpoint" previsti dal progetto per la prima presentazione dell'immagine della città ai visitatori/fruitori

2. Integrazione con progetti complementari (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicato nel piano strategico metropolitano (SI/NO)	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento

Referenti/responsabili del progetto

Comune di Bologna: Ing. Cleto Carlini (Direttore Settore Mobilità sostenibile), Arch. Francesco Evangelisti (Direttore Settore Piani, programmi e progetti strategici)

Elenco Allegati (se presenti)

Cluster delle idee progettuali presentate al tavolo di progettazione durante la prima fase del PSM e afferenti al gruppo di lavoro

I_AAUM_5 - ASSOCIAZIONE CASARALTA CHE SI MUOVE: Parco subito: il giardino al di là del muro

I_CEC_47 - ASSOCIAZIONE PLANIMETRIE CULTURALI: Senza filtro (centro smistamento delle arti differenti) 2012 - Tecnopolo di Bologna

I_AAUM_107 – BOLOGNAFIERE: Progetto di innovazione del quartiere fieristico

I_AAUM_8 - CAMPER CLUB ITALIA: I Camper a Bologna: progetto per l'accoglienza degli amanti del plein air per motivi turistici, di business e di cura

I_AAUM_58 - COMITATO CARRACCI: La Porta di Bologna: riprogettazione della vita socio-economica e del tessuto urbano in Bolognina

I_IS_35 - ENEA BOLOGNA: Efficientamento energetico & sicurezza sismica nell'edilizia pubblica di Bologna Metropolitana. Verifiche di resilienza urbana.

I_AAUM_57 – POLITECNICA: Recuperi urbani al tempo della crisi

P_AAUM_16 - PROVINCIA DI BOLOGNA: Realizzazione della linea SFM 6

P_AAUM_32 - PROVINCIA DI BOLOGNA: Ampliamento della Fiera di Bologna

P_AAUM_33 - PROVINCIA DI BOLOGNA: Il nuovo Aeroporto di Bologna

P_AAUM_34 - PROVINCIA DI BOLOGNA: Un Tecnopolo per la città di Bologna

I_AAUM_80 - SFM 2012 - ULTIMA CHIAMATA: Realizzazione della linea SFM 6

U_IS_12 - UNIONE TERRE D'ACQUA: Da "Airport City ad Aereotropolis", per la rigenerazione dei tessuti industriali, passando attraverso il progetto di "Smart city – Bargellino"